Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- [x] Coloured covers/ Couverture de couleur
- [ ] Covers damaged/ Couverture endommagée
- [ ] Covers restored and/or laminated/ Couverture restaurée et/ou pelliculée
- [ ] Cover title missing/ Le titre de couverture manque
- [ ] Coloured maps/ Cartes géographiques en couleur
- [x] Coloured ink (i.e. other than blue or black)/ Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- [ ] Coloured plates and/or illustrations/ Planches et/ou illustrations en couleur
- [x] Bound with other material/ Relié avec d'autres documents
- [ ] Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin/ La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure
- [ ] Blank leaves added during restoration may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming/ Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.

- [ ] Coloured pages/ Pages de couleur
- [ ] Pages damaged/ Pages endommagées
- [ ] Pages restored and/or laminated/ Pages restaurées et/ou pelliculées
- [x] Pages discoloured, stained or foxed/ Pages décolorées, tachetées ou piquées
- [ ] Pages detached/ Pages détachées
- [x] Showthrough/ Transparence
- [ ] Quality of print varies/ Qualité inégale de l'impression
- [ ] Continuous pagination/ Pagination continue
- [ ] Includes index(es)/ Comprend un (des) index

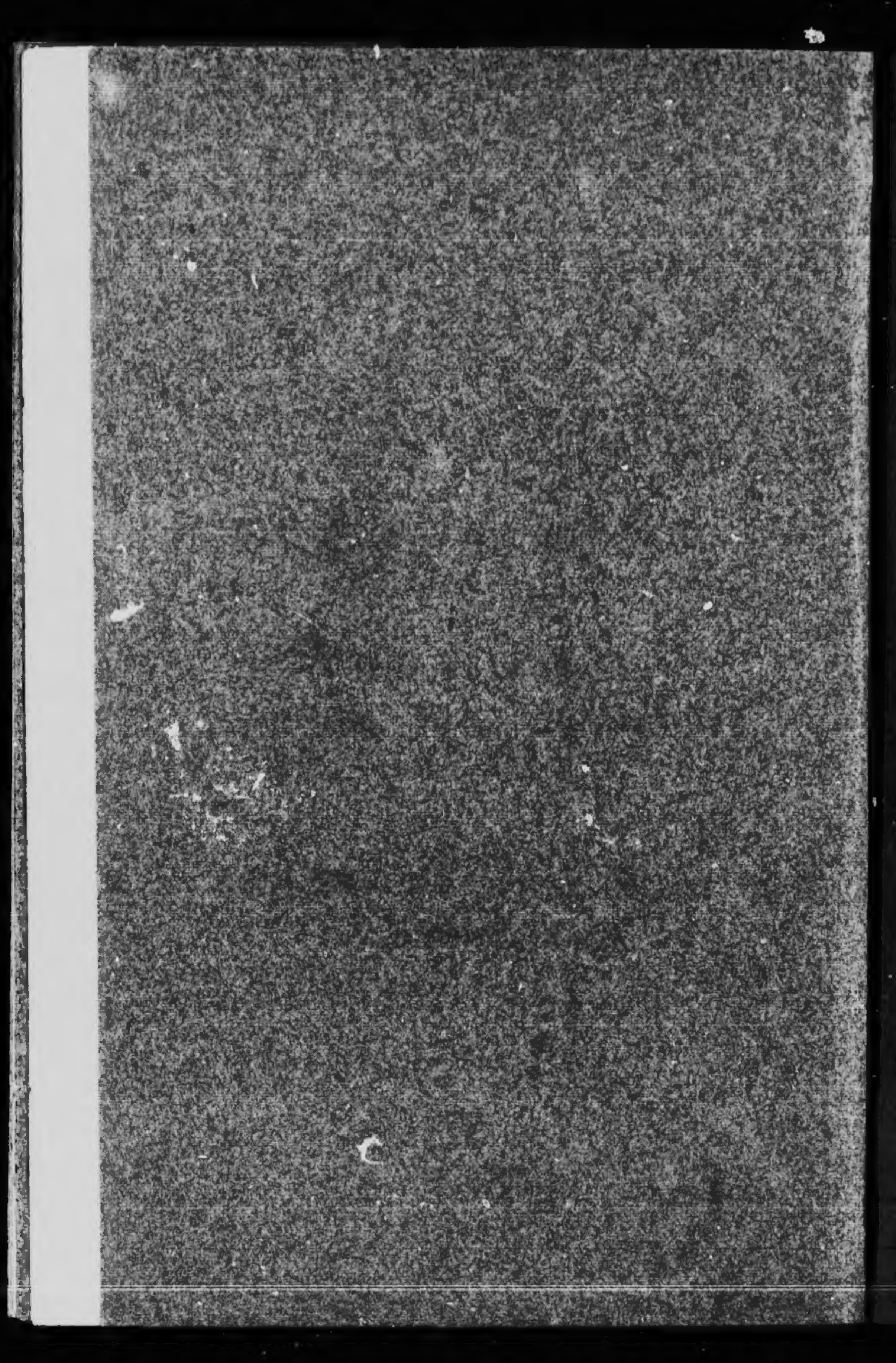
Title on header taken from:/ Le titre de l'en-tête provient:

- [ ] Title page of issue/ Page de titre de la livraison
- [ ] Caption of issue/ Titre de départ de la livraison
- [ ] Masthead/ Générique (périodiques) de la livraison

- [ ] Additional comments:/ Commentaires supplémentaires:

This item is filmed at the reduction ratio checked below/
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X 12X 14X 16X 18X 20X 22X [✓] 24X 26X 28X 30X 32X



Le Grand-Tronc-Pacifique

Chemin de fer Transcontinental National du Canada

La seule Route entièrement Canadienne.

LE CHEMIN DE FER

Grand-Tronc-Pacifique

MONTRÉAL, P.Q., CANADA.

Sir C. Rivers Wilson, G.C.M.G., C.B.,	Londres, Ang.
Alfred W. Smithers, ...	Londres, Ang.
Très Hon. Lord Welby, G.C.B., . . .	Londres, Ang.
John Alan Clutton-Brock, ...	Londres, Ang.
Sir William Lawrence Young, Bart, .	Londres, Ang.
Chas. M. Hays, ...	Montréal, Que.
E. J. Chamberlin, ...	Winnipeg, Man.
Wm. Wainwright, ...	Montréal, Que.
E. H. Fitzhugh, ...	Montréal, Que.
W. H. Biggar, C.R., ...	Montréal, Que
Hugh A. Allan, ...	Montréal, Que.
E. B. Greenshields, ...	Montréal, Que.
Alfred Brunet, ...	Montréal, Que.
Hon. Geo. A. Cox, ...	Toronto, Ont.
E. R. Wood, ...	Toronto, Ont.
J. R. Booth, ...	Ottawa, Ont.

EXÉCUTIF.

CHAS. M. HAYS, *Président*, ... Montréal, Que.
E. J. CHAMBERLIN, *Vice-Président et Administrateur Général* . Winnipeg, Man.
WILLIAM WAINWRIGHT, *Deuxième Vice-Président*, Montréal, Que.
M. M. REYNOLDS, *Troisième Vice-Président*, . Montréal, Que.

CONTENTIEUX.

W. H. BIGGAR, *Avocat Général* . . . Montréal, Que.
D'ARCY TATE, *Avocat Suppléant* . . Montréal, Que.
CHAS. H. MAHSUR, *Avocat Suppléant* . . Winnipeg, Man.

FINANCES ET COMPTABILITÉ.

M. M. REYNOLDS, *Troisième Vice-Président*, . Montréal, Que.
FRANK SCOTT, *Trésorier*, ... Montréal, Que.
W. LE B. ROSS, *Trésorier Local et paie-maître*, Winnipeg, Man.
W. H. ARDLEY, *Vérificateur Général* . . Montréal, Que.
J. G. SWALWELL, *Vérificateur Local* . . . Winnipeg, Man.

CONSTRUCTION ET TRANSPORT.

E. J. CHAMBERLIN, *Vice-Président et Administrateur Général* . . Winnipeg, Man.
GEO. W. CAYE, *Aide-Vice-Prés. et Aide-Administrateur Gén. et Agent-Acheteur* Winnipeg, Man.
GEO. A. MCNICHOLL, *Agent Acheteur pour la Côte du Pacifique* . . Vancouver, B.C.
B. B. KELLEHER, *Ingénieur-en-Chef* . Winnipeg, Man.
H. A. WOODS, *Aide-Ingénieur-en-Chef* . . Montréal, Que.
H. H. BREWER, *Surintendant Général*, . . Winnipeg, Man.
A. A. TISDALE, *Surintendant*, . . . Fort William, Ont.
W. C. C. MEHAN, *Surintendant*, ... Melville, Sask.
A. B. SMITH, *Directeur des Télégraphes*, . . Winnipeg, Man.
T. B. WHITE, *Agent du Service des Wagons* . Winnipeg, Man.
G. U. RYLEY, *Commissaire des Terres* . . Winnipeg, Man.
DR. J. ALEX. HUTCHISON, *Chef du Service Médical*, Montréal, Que.

MOUVEMENT DES MARCHANDISES.

JNO. W. LOUD, *Chef du Mouvement des Marchandises*, Montréal, Que.
J. B. DALRYMPLE, *Sous-Chef du Mouvement des Marchandises* . Winnipeg, Man.
W. J. HUNTER, *Agent Divisionnaire des Marchandises*, Winnipeg, Man.

MOUVEMENT DES VOYAGEURS.

W. E. DAVIS, *Chef du Mouvement des Voyageurs*, Montréal, Que.
G. T. BELL, *Sous-Chef du Mouvement des Voyageurs*, Montréal, Que.
W. P. HINTON, *Agent Général des Voyageurs* . Winnipeg, Man.
H. R. CHARLTON, *Agent Général de Publicité*. . Montréal, Que.
J. E. QUICK, *Agent Général des Baggages* . . Toronto, Ont.
A. E. DUFF, *Agent de District pour les Voyageurs*, Winnipeg, Man.

LE

GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique a été légalement constituée en vertu d'un Acte du Parlement, daté de 1903, et s'est engagée envers le gouvernement du Canada à construire et à exploiter une ligne de chemin de fer, de l'Océan Atlantique à l'Océan Pacifique, dont le parcours entier est compris en territoire canadien, et dont la voie principale mesurera une longueur approximative de 3,600 milles; il sera construit de plus un certain nombre de tronçons et embranchements de dimensions et d'importance considérables, entre autres une ligne partant de la ligne principale, pour se diriger au sud, sur une distance de 199 milles environ, jusqu'à Fort William et Port Arthur sur le lac Supérieur et destinée à atteindre la navigation des Grands Lacs; puis un autre embranchement de la ligne principale, également dirigé vers le sud et long de 229 milles, à peu près, pour se relier à North Bay ou à Gravenhurst, dans la province d'Ontario, à la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada, et enfin une ligne se détachant au sud de la ligne principale vers Montréal. D'autres embranchements sont projetés également pour atteindre Brandon, Regina, Prince Albert, Calgary et Dawson dans le territoire du Yukon.

Une compagnie accessoire, ayant pour objet la construction d'embranchements supplémentaires ou compris parmi ceux qu'autorise l'Acte constitutif de la Compagnie Grand-Tronc-Pacifique a été légalement constituée en vertu d'un Acte du Parlement daté de 1906, sous le nom Compagnie dite "The Grand Trunk Pacific Branch Lines Company" avec un capital social de $50,000,000. La charte de cette compagnie autorise la construction de vingt embranchements de chemin de fer marqués en lignes pointillées sur la carte ci-jointe et embrassent un parcours de 5,000 milles

Elles sont décrites comme suit:

La Compagnie peut établir, construire et exploiter les lignes de chemin de fer suivantes, chacune d'une largeur de voie de quatre pieds huit pouces et demi, savoir:

1. A partir d'un endroit situé dans la division de l'Est du chemin de fer National Transcontinental à, ou près d'Edmundston, province du Nouveau Brunswick, en allant jusqu'à la Rivière-du-Loup, comté de Témiscouata, province de Québec;

2. A partir de Montréal, passant par la ville de Joliette et la vallée de la rivière L'Assomption ou la vallée de la Rivière Noire, comté de Joliette, en allant jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer National Transcontinental à, ou près un endroit nommé Waymontachene, province de Québec;

3. A partir de Montréal en allant jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer National Transcontinental; le dit embranchement devant être construit dans une direction nord-occidentale, en conformité du plan originaire et ainsi qu'indiqué sur la carte préparée par le Grand Trunk Pacific Branch Lines Company et soumise à cette compagnie.

4. A partir d'un endroit situé dans la division de l'Est du chemin de fer National Transcontinental entre les 76e et 78e degrés de longitude ouest, jusqu'à Ottawa;

5. A partir d'un endroit situé dans la division de l'Est du chemin de fer National Transcontinental entre les 83e et 85e degrés de longitude ouest, jusqu'à Orillia;

6. Une ligne de ceinture encerclant la cité de Winnipeg, se raccordant avec d'autres réseaux de chemin de fer et passant, s'il est jugé à propos par des parties extérieures de la cité;

7. A partir de Winnipeg jusqu'à un endroit situé sur la limite méridionale de la province du Manitoba, à une distance de vingt-cinq milles au plus à l'est ou à l'ouest de la Rivière Rouge;

8. A partir de Neepawa jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique par la route la plus courte praticable;

9. A partir d'un endroit situé dans la division de l'Ouest du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique dans le voisinage du township 12, rang 16 ou 17, à l'ouest du premier méridien, jusqu'à Brandon, et de là jusqu'à Régina; et aussi une ligne allant de Brandon à un endroit situé sur la limite méridionale de la province de Manitoba, dans le voisinage de la Montagne à la Tortue;

10. A partir d'un endroit situé dans la division de l'Ouest du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, dans le

voisinage du Township 22, rang 6, à l'Ouest du 2e méridien, et allant jusqu'à Yorkton, et de là jusqu'aux bords de la baie d'Hudson dans le voisinage de Fort Churchill;

11. A partir d'un endroit situé dans la division de l'Ouest du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, dans le voisinage du township 22, rang 7, à l'ouest du 2e méridien, et allant jusqu'à Régina, et de là jusqu'à un endroit situé sur la limite méridionale de la province de la Saskatchewan, à ou près North Portal;

12. A partir d'un endroit situé dans la division de l'Ouest du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, entre les 105e et 107e degrés de longitude, et allant jusqu'à Prince Albert;

13. A partir d'un endroit situé dans la division de l'Ouest du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, entre les 108e et 109e degrés de longitude, et allant jusqu'à Battleford;

14. A partir d'un endroit dans la division de l'Ouest du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, entre les 111e et 113e degrés de longitude et allant jusqu'à Calgary, et de là jusqu'à la limite méridionale de la province d'Alberta, à ou près Coutts;

15. A partir de Vancouver et allant jusqu'à un endroit de raccordement avec le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, ou à un endroit de raccordement avec le chemin de fer Pacific Northern and Omaneca, ou à l'un ou à l'autre, entre les 122e et 124e degrés de longtiude;

16. A partir d'un endroit situé sur le bord de l'île Vancouver du coté nord et allant dans une direction générale méridionale ou une direction sud-orientale le long de la partie occidentale de l'île jusqu'à Victoria;

17. A partir d'un endroit situé dans la division de l'Ouest du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, entre les 127e et 129e degrés de longitude jusqu'à Dawson; et la Compagnie peut, pour les fins de la construction des dites lignes de chemin de fer, les diviser en six sections à être distinguées ainsi;

(a) Les lignes de prolongement de Québec, devant comprendre les lignes numérotées 1, 2, 3 et 4;

(b) La ligne de prolongement de l'Ontario, savoir : la ligne numérotée 5;

(c) Les lignes de prolongement du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, devant comprendre les lignes numérotées 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13 et 14;

(d) Les lignes de prolongement de la Colombie-Britannique, devant comprendre les lignes numérotées 15 et 16;

(e) La ligne de prolongement de Dawson, savoir, la ligne numérotée 17;

(f) La ligne de prolongement de la baie d'Hudson, savoir la ligne numérotée 10;

18. A partir d'un endroit de la division de l'Est du chemin de fer National Transcontinental et allant jusqu'à St. John ou à tel autre port sur la baie de Fundy que la Compagnie peut considérer comme accessible et plus propre aux fins de la Compagnie.

La Compagnie peut émettre, à l'égard des dites lignes susmentionnées, des obligations, débentures ou autres valeurs ainsi qu'il suit, savoir: jusqu'à concurrence de quarante mille piastres par mille pour les lignes numérotées de un à cinq, inclusivement et pour la ligne numérotée dix; jusqu'à concurrence de trente mille piastres par mille pour les lignes numérotées de six à neuf, inclusivement et de onze à quatorze, inclusivement, et dix-huit; jusqu'à concurrence de cinquante mille piastres par mille pour les lignes portant les numéros quinze, seize, et dix-sept; ces obligations, débentures ou autres valeurs ne peuvent être émises que proportionnellement à la longueur de voie ferrée construite ou dont la construction a été donnée à l'entreprise, ou séparément à l'égard de chacune des dites lignes de chemin de fer ou de chacune des dites sections, ou de certaines lignes ou sections réunies, ou à l'égard de toutes les dites lignes dans leur ensemble; et la Compagnie peut émettre ces obligations, débentures ou autres valeurs de cette nature en une ou plusieurs séries distinctes, et restreindre la valeur émise dans l'une quelconque des séries de façon à grever les privilèges, biens, actifs, recettes et revenus de la Compagnie, présents ou à venir, ou les uns et les autres, qui seront déterminés dans le mortgage ou l'hypothèque consentie pour garantir cette série distincte d'obligations, débentures ou autres valeurs.

Comme on peut le constater, les embranchements de la division de l'Est sont destinés à relier au chemin de fer Transcontinental National le territoire que longe le fleuve Saint Laurent et que baignent les Grands Lacs, et pour la division de l'Ouest, ils sont projetés en grande

partie de façon à atteindre au travers de riches territoires, des points importants de concurrence.

Cette grande entreprise qui dépasse en envergure et en importance tout autre plan de construction de chemin de fer conçu dans son ensemble a été projetée pour répondre aux demandes urgentes de moyens de transport qui se sont fait entendre dans l'Amérique Britannique du Nord, par suite de la grande affluence d'immigrants qui accourent dans ce pays, de la Grande-Bretagne et de l'Europe Septentrionale et surtout de l'Ouest des Etats-Unis, à la recherche des terres fertiles innombrables des provinces de Manitoba, Saskatchewan et Alberta.

Les conventions passées entre la Compagnie et le gouvernement pour l'établissement de ce nouveau chemin de fer transcontinental ont un double caractère et leur mise en exécution aura pour effet de fusionner un chemin de fer construit par l'Etat avec les lignes appartenant à une compagnie particulière et d'en faire un réseau unique qui sera entièrement sous la direction, l'administration et l'exploitation de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

Le capital-action de la compagnie dont l'émission est autorisée s'élèvera à $45,000,000, dont $20,000,000 peuvent être émis sous forme d'actions privilégiées. La compagnie de chemin de fer Grand Tronc du Canada deviendra acquéreur de tout le Capital-Action Ordinaire (sauf les parts qui seront entre les mains des Directeurs,) en considération de ses garanties, etc., et sera tenue de rester détenteur d'une majorité de ces actions tout le temps que resteront en vigueur les conventions avec le gouvernement.

Le terminus du chemin de fer sera à l'est, Moncton, Nouveau Brunswick, d'ou l'on atteint les ports de St-Jean et de Halifax par l'Intercolonial, le premier de ces ports se trouvant ainsi à 185 milles et le second à 89 milles du terminus.

A l'ouest, la ligne aboutira à Prince Rupert, Colombie-Anglaise sur la côte du Pacifique, près de la frontière méridionale de l'Alaska.

En vue de la construction, la ligne projetée est sectionnée en deux grandes divisions: celle de l'Est et celle de l'Ouest, avec Winnipeg, Manitoba, comme point de démarcation.

DIVISION DE L'EST

DE MONCTON A WINNIPEG 1800 MILLES.

En partant de Moncton. la ligne suivra la route praticable, la plus directe possible, pour traverser la province de Québec et atteindre la ville de Québec; au raccordement de la Chaudière, à cinq milles en amont de Québec, la ligne nouvelle traversera le fleuve St-Laurent, puis piquera tout droit sur Winnipeg en passant aux environs du Lac Abitibi et au nord du Lac Nepigon. La distance de Moncton à Winnipeg est d'environ 1800 milles. La ligne-mère de cette division sera construite aux frais du gouvernement canadien et louée à la Compagnie pour une durée de cinquante années; les embranchements seront construits par la Compagnie. En vertu des dispositions, des Actes et des Conventions intervenues, le Gouvernement a nommé quatre commissaires appelés: "Les Commissaires du Chemin de fer Transcontinental" qui sont chargés de construire cette partie de la ligne au nom du gouvernement et aux conditions suivantes:

"Afin de protéger la Compagnie en sa qualité de locataire de la Division Est et d'assurer la construction économique de cette division, de façon à en permettre l'exploitation dans les conditions les plus favorables, il est ici convenu que les spécifications relatives à la construction de la dite division devront être soumises à la compagnie et approuvées par elle avant le commencement des travaux et que le dit travail devra s'exécuter conformément aux dites spécifications et sera soumis à la surveillance, à l'inspection et à l'acceptation conjointes de l'ingénieur en chef de la Compagnie."

Etant donné que le loyer payable par la Compagnie au gouvernement pour l'emploi de la Division de l'Est consiste en un tant pour cent sur le prix de la construction, il est évidemment de la plus haute importance pour la Compagnie que ce facteur du prix de construction soit établi sur la base la plus économique possible, compatible toutefois avec la qualité de la construction, et à cet égard les dispositions des conventions précédemment citées protègent entièrement la Compagnie. Au cours de l'achèvement de la ligne-mère de la Division de l'Est, la Compagnie pourra prendre à sa charge et exploiter les sections de cette ligne au fur et à mesure de leur construction et ceci à des conditions à débattre,

mais qui ne pourront pas être moins avantageuses que celles du loyer de la division toute entière.

Le loyer payable par la Compagnie aux termes de son bail pour la division de l'Est sera constitué comme suit:

Pour les sept premières années de la durée de ce bail, la Compagnie exploitera la dite division sans avoir à payer autre chose que les "dépenses de l'exploitation"; pour les quarante-trois années suivantes la Compagnie paiera annuellement au gouvernement, sous forme de loyer, une somme équivalente à trois pour cent du prix de construction de la dite division. Il est convenu toutefois que si, au cours de l'une quelconque des trois premières années de la dite durée de quarante-trois ans, les recettes nettes de la division, déduction faites des "dépenses d'exploitation" ne s'élevaient pas à trois pour cent du prix de la construction, la différence entre les recettes nettes et le loyer ne sera pas exigible de la Compagnie, mais sera capitalisée pour faire partie du prix de construction sur le montant total duquel le loyer devra être payé au taux susdit, après les dix premières années et pendant tout le reste du dit bail.

A l'expiration de la période de cinquante années, la compagnie a le privilège d'une prolongation du bail pour une autre période de cinquante années, dans le cas où le gouvernement déciderait de ne pas entreprendre l'exploitation directe de la dite division: mais si le gouvernement décidait d'entreprendre cette exploitation, la Compagnie aura pour une période additionnelle de cinquante années, tous les droits et pouvoirs de circulation et de traction nécessaires pour continuer son exploitation entre la Division de l'Ouest et les autres portions du réseau de la compagnie du Grand Tronc du Canada, aux conditions qui pourront être convenues en temps et lieu.

Par les termes mêmes de la location à la Compagnie de cette partie du chemin de fer, on voit que celle-ci en a virtuellement la jouissance gratuite pendant sept ans, et si l'on tient compte du temps nécessaire pour la construction qui a été porté à sept années, il n'y aura aucun paiement à faire avant 1919 à titre de loyer. et, étant donné que la ligne traverse des régions nouvelles et incultes jusqu'à présent, mais que l'on sait aujourd'hui être amplement pourvues de richesses agricoles, minières et forestières, il est à prévoir, que, longtemps avant que le premier paiement pour le loyer devienne exigible,

la Compagnie aura déjà été à même de retirer de précieux avantages du trafic qui existera lors de son achèvement. Cette section de la ligne entre Québec et Winnipeg passera au travers de ce que l'on a raison d'appeler "la zone minérale de l'Est du Canada," car dans la région adjacente à la ligne-mère se trouvent situés les gisements maintenant célèbres de Cobalt et des gisements de nickel, de cuivre et de fer qui n'attendent que l'arrivée du chemin de fer pour être mis en exploitation.

Nous venons de dire que la ligne-mère de la Division de l'Est serait louée à la Compagnie, mais les embranchements de cette division seront construits par la Compagnie elle-même et seront sa propriété. Une subvention a déjà été accordée par le gouvernement de la province d'Ontario pour aider à la construction de l'embranchement qui part de la ligne principale et se dirige vers le sud pour atteindre Fort William et Port Arthur. La subvention pour cet embranchement appelé "Embranchement du Lac Supérieur" est de $2000 par mille en argent et six mille acres de terre par mille. Le gouvernement du Canada a accordé aussi pour la construction de cet embranchement une subvention de $6,400 par mille, en argent.

L'embranchement projeté de la ligne-mère de la Division de l'Est à North Bay ou Gravenhurst aura également son importance parce qu'il relie le nouveau chemin de fer Transcontinental au réseau actuel du Grand Tronc. On peut en dire autant de l'embranchement projeté de la ligne-mère de la division de l'Est vers Montréal. Ces lignes traverseront une région nouvelle et fourniront les moyens de transport nécessaires pour l'établissement d'industries profitables, à portée des magnifiques pouvoirs hydrauliques qui abondent dans cette partie du pays.

DIVISION DE L'OUEST

DE WINNIPEG A L'OCEAN PACIFIQUE, 1800 MILLES

La conformation naturelle de la région que parcourt la Division de l'Ouest a nécessité son fractionnement en deux sections, savoir: la Section des Prairies et la Section des Montagnes. La première s'étend de Winnipeg, par Edmonton, à Wolfe Creek, Alberta, versant oriental des Montagnes Rocheuses, et couvre une distance d'environ

916 milles; la deuxième, comme son nom l'indique, traverse les montagnes, de Wolfe Creek, Alberta, à Prince Rupert, Colombie Anglaise, distance d'à peu près 840 milles. Cette division sera construite aux frais de la Compagnie, avec l'assistance du Gouvernement, qui garantit pour une durée de 50 ans, les bons de première hypothèque de la Compagnie, capital et intérêts, jusqu'à concurrence de $13,000 par mille, pour la Section des Prairies; et, pour celle des Montagnes, jusqu'aux trois quarts du prix de la construction, quel que soit ce prix. De son côté, la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada garantit une émission de bons de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, principal et intérêt, pour une durée de cinquante années, afin de pourvoir au reste des fonds nécessaires pour la construction. La Compagnie paiera l'intérêt sur les bons émis pour la Section des Prairies et garantis par le Gouvernement, à dater de l'achèvement du chemin (l'intérêt, au cours de la construction, devant rentrer dans les dépenses ordinaires de construction); mais le Gouvernement paiera l'intérêt sur les bons qu'il garantit pour la Section des Montagnes, pendant les sept premières années qui suivront l'achèvement de la ligne, sans avoir aucun recours contre la Compagnie pour les intérêts ainsi payés. Ensuite, la Compagnie paiera les intérêts sur les bons garantis par le Gouvernement, avec cette exception, cependant, que, si, à une époque quelconque, au cours des trois années qui suivront la période de sept années précitée, la Compagnie se trouvait dans l'impossibilité de payer ces intérêts, elle continuerait à jouir pleinement de la propriété, et à l'expiration des dix années qui suivront l'achèvement de la Section des Montagnes, toutes les sommes dues pour intérêts, que la Compagnie aura négligé de payer et que le Gouvernement aura payées, seront capitalisées et devront être remboursées par la Compagnie au Gouvernement. A défaut par la Compagnie de pourvoir au paiement de l'intérêt garanti par le Gouvernement, pendant la période où elle est tenue de le payer, le Gouvernement n'aurait pas de recours contre la Compagnie tant que les sommes ainsi arriérées ne dépasseront pas le montant de cinq années de l'intérêt que la Compagnie n'est pas dispensée de payer ou qu'elle n'a pas le droit de remettre à plus tard ou de capitaliser.et alors le recours lais-

sé au Gouvernement consistera à nommer, avec l'approbation de la Compagnie. un administrateur, pour exploiter la Division de l'Ouest et pour percevoir et distribuer les recettes nettes, *pari passu*, entre les porteurs de bons garantis par le Gouvernement et les porteurs de bons garantis par la Compagnie du Grand Tronc du Canada, dans la proportion de soixante-quinze pour cent de ces recettes aux porteurs de bons garantis par le Gouvernement et de vingt-cinq pour cent aux porteurs de bons garantis par la Compagnie du Grand Tronc.

Le pays que traversera la Section des Prairies de ce chemin de fer contient des terres que tout le monde sait être parfaitement propres à la culture du blé, qui couvrent une superficie quadruple de celle de la zone entière de la culture du blé aux Etats-Unis et qui constituent la grande zone agricole du Nord-Ouest. Ces terres, dont les colons prennent rapidement possession. donnent de magnifiques récoltes, dès la première année qu'elles sont ensemencées et fourniront un trafic considérable au chemin de fer, au fur et à mesure de sa construction, ce qui explique facilement pourquoi la Compagnie a pris à sa charge le paiement de l'intérêt sur les frais de construction de cette section, dès le début. La Section des Montagnes traverse des gisements miniers et, par suite, prendra plus de temps à se développer; c'est pourquoi le Gouvernement se charge du paiement des intérêts, quant aux trois-quarts des frais de construction qu'il a garantis, pendant les sept premières années qui suivront l'achèvement de la ligne (abandonnant ensuite pour une durée de trois ans son recours contre la Compagnie, en cas de non-paiement); et si l'on tient compte du délai de construction qui est fixé à sept années, ce n'est qu'en 1919 que la Compagnie devra prendre à sa charge ces obligations, en sus de l'intérêt du quart du prix de la construction qui a été garanti par la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada.

Le choix du tracé de la Passe de la Tête Jaune pour traverser les Montagnes Rocheuses et atteindre la côte du Pacifique a été une des questions importantes pour l'avenir de la Compagnie, heureusement résolue quant aux rampes qui entrent pour une si large part dans l'exploitation avantageuse ou coûteuse d'un chemin de fer. Des explorations minutieuses ont été accomplies par le personnel d'ingénieurs de la Com-

pagnie et ont pris trois années; elles ont porté sur la Passe de la Rivière à la Paix, sur la Passe de la Rivière aux Pins, sur la Passe Wapiti, et sur un grand nombre de passes intermédiaires. Le tracé de la Passe de la Tête Jaune a été finalement adopté et, de ce fait, on a obtenu une rampe de quatre-dixièmes seulement de un pour cent, soit une montée de vingt et un pieds seulement par mille pour le mouvement à destination de l'est sur tout le parcours entre Edmonton et le littoral, et de cinq-dixièmes de un pour cent seulement, ou une montée de vingt-six pieds par mille, pour le mouvement à destination de l'Ouest. On comprendra peut-être mieux ce que signifient ces chiffres si nous disons que les rampes obtenues ne dépassent pas les pentes excessivement faibles que l'on a pu atteindre dans la région plate de la Section des Prairies. Pour passer les Montagnes Rocheuses on ne rencontre qu'un point culminant dont l'altitude maximum est de 3712 pieds seulement. La raison de cet état de chose extraordinaire, dans une localité aussi septentrionale, est que les chaînes de montagnes qui longent la partie occidentale du continent Américain et qui prennent naissance au Mexique atteignent leur maximum d'altitude dans la région du quarantième degré de latitude, puis s'abaissent graduellement vers le nord. Cette conformation physique du pays ne peut être mieux expliquée qu'en donnant un tableau comparatif des points culminants et des rampes des six grands Transcontinentaux Américains et du Grand-Tronc-Pacifique. Ce tableau donne les chiffres suivants:

TABLEAU COMPARATIF DE L'ALTITUDE DES POINTS CULMINANTS, DES RAMPES MAXIMUM ET DE LA MONTÉE TOTALE DES DIFFÉRENTS CHEMINS DE FER TRANSCONTINENTAUX.

Nom du chemin de fer	Points culminants	Rampe max. en pieds par mille		Montée totale effectuée en pieds	
		Vers l'est	Vers l'ouest	Vers l'est	Vers l'ouest
Grand-Tronc-Pacifique Division de l'Ouest Winnipeg à Prince Rupert...........	1 Point culminant 3,712	21	26	6,990	6,890
Division de l'Est Winnipeg à Moncton.......		21	31		
Canadien du Pacifique...........	2 Points culminants 5,299 4,308	237	116	23,106	23,051
Great Northern.......	3 Points culminants 5,202 4,146 3,375	116	116	15,987	15,305
Northern Pacific.........	3 Points culminants 5,569 5,532 2,849	116	116	17,830	17,137
Réseau de l'Union Pacific Omaha à San Francisco......	3 Points culminants 8,247 7,107 5,631	116	105	18,575	17,552
Omaha à Portland.......	5 Points culminants 8,247 6,953 3,537 3,936 4,204	106	116	18,171	17,171
Western Pacific.........	2 Points culminants 5,712 5,108	52.8	52.8	9,385	5,076
Réseau du Santa-Fe..............	6 Points culminants 7,510 7,453 6,987 7,132 2,575 3,519	175	185	34,003	34,506

On peut constater au moyen de ce tableau que, pour le Grand-Tronc-Pacifique, on ne rencontre, comme nous l'avons déjà dit, qu'un seul point culminant d'une altitude de 3712 et que la rampe, dans l'une ou l'autre direction ne dépasse pas cinq-dixièmes de un pour cent, soit une montée de vingt-six pieds par mille, à l'ouest de Winnipeg pour atteindre six-dixièmes de un pour cent, à l'est de Winnipeg; quant au Chemin de fer Canadien du Pacifique, il a deux points culminants à passer, mesurant une altitude maximum de 5299 et comportant une rampe de quatre et demi pour cent au maximum, soit 237 pieds par mille; le Great Northern a trois points culminants d'une altitude maximum de 5202 pieds et une rampe maximum de deux et deux-dixièmes pour cent, ou 116 pieds par mille; le Northern Pacific a trois points culminants d'une altitude maximum de 5569 pieds et une rampe maximum de deux et deux-dixièmes pour cent, soit 116 pieds par mille; l'Union Pacific a trois points culminants d'une altitude maximum de 8247 pieds, avec une rampe maximum de deux et deux-dixièmes pour cent ou 116 pieds par mille pour atteindre San Francisco et, pour gagner Portland, Oregon, on rencontre cinq points culminants d'une altitude maximum de 8247 et une rampe maximum de deux et deux-dixièmes pour cent ou 116 pieds par mille; le Western Pacific a trois points culminants d'une altitude maximum de 5712 pieds et une rampe maximum de un pour cent ou 52.8 pieds par mille; l'Atchison Topeka & Santa Fé, six points culminants, altitude maximum 7510 pieds et rampe maximum de trois et trois-dixièmes pour cent, ou 175 pieds par mille.

Le premier avantage que retirera le Grand-Tronc-Pacifique de ces conditions exceptionnelles consistera naturellement dans l'économie considérable qu'il pourra réaliser sur l'exploitation dès le début, ce qui est d'une importance particulière pour un chemin de fer nouvellement construit, au moment où le trafic et le revenu à en tirer sont nécessairement modiques; néanmoins l'évolution graduelle de l'entreprise et les explorations accomplies en tout sens permettent d'augurer que la période du trafic modique ne sera pas de longue durée.

En se reportant à la carte ci-jointe on voit que la Section des Montagnes est située entre le 52e et le 57e degré de latitude. Il est probable qu'aucune autre étendue de l'Amérique du Nord ne peut rivaliser, au

point de vue des [redacted] naturelles, avec cette portion de la Colombie Anglaise. Où il n'y a pas d'agriculture et de pâturage, il y a des mines ou des forêts en exploitation, quelquefois on trouve tout cela dans un même district; mais si les unes et les autres de ces ressources font défaut, il y a la chasse et la pêche. C'est réellement un Eldorado du Nord dont l'avenir confirmera la réalité. En raison de sa situation septentrionale, on a supposé dans le passé que les conditions climatériques y étaient très rigoureuses; mais l'erreur de cette impression s'est promptement dissipée et l'on s'est vite aperçu qu'il en était tout autrement, à cause de la proximité de l'Océan Pacifique et de l'influence du courant du Japon. Mr. Elihu Stewart, directeur du Service Forestier du Canada, a récemment rendu témoignage devant le comité d'Agriculture de la Chambre des Communes et parlé des ressources et des conditions de la région du nord et en particulier du district avoisinant le Grand Lac des Esclaves qui se trouve à plusieurs centaines de milles au nord de l'endroit où passe le Grand-Tronc-Pacifique. Il disait en cette circonstance que la végétation du bassin de la Mackenzie était surprenante, le soleil restant visible en été vingt heures sur vingt quatre. Le 15 juillet, à Fort Providence près du Grand Lac des Esclaves, sur la rivière Mackenzie, à 550 milles à peu près au nord d'Edmonton, M. Stewart a vu du blé formé, des pommes de terres en fleur, des pois bons à manger, des navets, de la rhubarbe, des betteraves, des choux, des oignons et autres légumes de jardins. Les fraises avaient mûri quelque temps auparavant et il y avait alors des groseilles petites et grosses. Pour donner une idée de la chaleur, il a raconté qu'il avait fait en cet endroit 100 degrés à l'ombre durant plusieurs jours et plusieurs nuits. Des Sauvages venus de la frontière de l'Alaska pour prendre le steamer Wrigley avaient perdu deux chiens par la chaleur dans le Cercle Arctique. A son avis des travaux systématiques d'exploration feraient découvrir une quantité étonnante de bonne terre, en descendant du Lac des Esclaves à la rivière à la Paix. Le long de la rivière Mackensie, l'épinette blanche pousse sans arrêt jusqu'aux rives de l'Océan Arctique. Il y a du frêne, du peuplier blanc, du baumier, du gilead et du bouleau jusqu'à Port Macpherson, tout au nord. M. Stewart a raconté que sur la rivière des Esclaves il avait dépassé,

près de Fort Norman, une berge de charbon en combustion, mesurant vingt milles à peu près de longueur, qui brûlait déjà, au dire de Mackenzie, quand il est passé par là en 1789.

En même temps que l'on choisissait le tracé à suivre pour traverser les Montagnes Rocheuses il fallait trouver une tête de ligne sur la côte du Pacifique et il est difficile, en raison de la portée de ces deux choix sur le développement futur des plans de la Compagnie, de déterminer lequel était le plus important. Au début, beaucoup de difficultés se présentaient, parceque la littoral de la Colombie Anglaise n'offre pas beaucoup de hâvres favorables et les ingénieurs maritimes de la Compagnie ont dû par conséquent, explorer et examiner toute la côte pour chercher le meilleur emplacement propre à l'établissement d'un grand port. L'endroit choisi, Prince Rupert, est situé à cinquante milles de l'extrémité méridionale de l'Alaska et l'on y accède en venant de l'Océan Pacifique par l'entrée de Dixon et la passe de Brown. La rade de Prince Rupert possède quelques-uns des plus grands avantages que l'on puisse rencontrer sur toute la côte du Pacifique pour l'expédition océanique. Un chenal direct de plus d'un mille de largeur y conduit et peut suffire à aménager un trafic énorme. M. P. M. Bredt, Inspecteur des Agences du Gouvernement, qui a remonté le littoral de la Colombie Anglaise, en steamer, de Victoria à Skagway, Alaska, décrit ainsi la rade, dans le VICTORIA DAILY COLONIST du 6 Octobre 1906: "C'est certainement le pays le plus pittoresque qu'on puisse imaginer. Sa grandeur nous a surpris et émerveillé, c'est comme plusieurs Norvèges réunies en un grandiose panorama. Parmi les nombreuses améliorations que j'ai remarquées dans ce voyage, il faut signaler un mieux sensible dans la façon de voyager. Le navire sur lequel nous avons fait le trajet était commode et confortable, luxueusement aménagé dans le dernier style, avec en plus une cuisine excellente que je vous recommande, et un service irréprochable, bon navire à la mer, commandé par un capitaine charmant et des officiers très aimables. Nous avons beaucoup goûté notre voyage et nous avons eu le bonheur de compter comme compagnon de route M. Hays, président du Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. De cette façon nous avons eu l'avantage de visiter Prince Rupert. A mon avis c'est un emplace-

ment idéal pour un terminus et la rade est sans égale sur la côte. Pour le moment, le levé hydrographique est encore incomplet et les marins y pénètrent naturellement pour la première fois avec beaucoup de précaution; mais une fois qu'ils ont fait l'expérience de l'entrée, ils disent n'avoir plus aucune peur d'y pénétrer en tout temps. Tandis que nous y étions, le temps était orageux et il faisait une mauvaise mer au dehors. En dedans, cependant, tout était parfaitement calme, la position se trouvant abritée des vents prédominants.

"Certainement, ajouta M. Bredt, il y a place pour une grande ville et l'île Digby ferait un faubourg idéal ou un lieu de villégiature charmant. Il faudrait, je crois, installer un transbordeur pour créer une communication, bien que la passe qui sépare l'île de la terre soi étroite et courte, pas plus grande au juste que la distance de la Cité de Vancouver à Vancouver-Nord. L'île Digby ferait ainsi virtuellement partie de la cité.

"L'activité règne partout à Prince Rupert; on construit rapidement des maisons pour les mécaniciens et des équipes d'hommes défrichent le terrain pour l'emplacement de ville. Il y a déjà un quai très convenable que l'on va prolonger immédiatement et tout indique un développement rapide"

L'emplacement est pittoresque. Le terrain s'élève en pente douce en arrière, sur des distances variant de un à deux ou trois milles. Ca et là, quelques élévations brusques fournissent la déclivité nécessaire pour le drainage et les égoûts, et une ligne de rivage de cinq à six milles de longueur encercle le front de la cité. La vue que l'on aperçoit de ces postes élévés et du terrain en arrière est charmante. Sur la rive opposée les montagnes du rivage descendent jusqu'au bord de l'eau. Au nord-ouest, dans un chenal émaillé d'îles se trouve situé le fameux village sauvage de Metlakatla connu sur toute la côte sous le nom de "CITÉ SAINTE."

Prince Rupert est situé à 550 milles au nord de Vancouver, et le nouveau Chemin de fer Transcontinental possèdera la route, la plus courte de deux jours de traversée au moins, entre Liverpool et les ports Asiatiques. Cette économie de temps sera également réalisée pour les trajets entre les ports Américains de l'Atlantique et les points transpacifiques. Le terminus se trouve au centre de l'industrie de la pêche du saumon

de la Colombie Anglaise dans le voisinage immédiat d'un grand nombre de fabriques de conserves qui expédient leurs produits dans le monde entier. On trouve aussi en cet endroit, au large des bancs des îles de la Reine Charlotte, les plus belles pêches de halibut qui existent; des tonnes entières de ce poisson sont expédiées chaque années aux marchés de l'est, et ce trafic ne pourra manquer d'augmenter aussitôt que le commerce aura des moyens de transport à sa disposition. Le commerce qui attend maintenant la venue du chemin de fer et celui qui résultera dans l'avenir du grand développement actuel de cette région septentrionale pourra prendre le chemin de fer au point le plus rapproché, et profitera certainement du mode expéditif mis à sa disposition au lieu de la route par mer, plus longue de bien des heures, quand on veut atteindre les ports du sud.

Au sujet des progrès de Prince Rupert, C. A., des plans ont été préparés et approuvés par la Grand-Trunk-Pacific Town & Development Company et par le Gouvernement de la Colombie Anglaise, (cette compagnie possédant un intérêt des trois quarts et le gouvernement provincial un intérêt d'un quart, pour les deux mille premiers acres de l'emplacement de ville et l'on procède actuellement aux levés pour l'aménagement de cette étendue. Aussitôt les levés achevés, on fera largement connaître la méthode et les conditions de vente des lots. Cet emplacement de ville provoque déjà un intérêt extraordinaire, car il fournira un champ exceptionnel de placement. La compagnie a pleinement profité de l'occasion unique qui lui était offerte pour préparer d'avance le plan de ce qui sera dans quelques années une grande cité. Des dispositions ont été prises pour des parcs, des squares, des emplacements d'édifices publics, des grandes voies de communications, un, quartier des affaires distinct de celui des résidences, etc. Il y a déjà une population d'à peu près 600 âmes composée de brigades d'arpenteurs, d'employés des entrepreneurs de chemin de fer, de marchands de provisions, etc., et la Compagnie Grand-Tronc-Pacifique exploite maintenant deux hôtels de première catégorie; le "Prince Rupert Inn" et l' "Annex," si bien que les visiteurs se rendant à Prince Rupert sont sûrs de trouver une accommodation satisfaisante Il y a aussi plusieurs lignes de steamers fonctionnant entre Vancouver et Prince Rupert.

La construction du chemin de fer à l'est de Prince Rupert est commencée depuis la première moitié de 1908.

Incalculables sont les avantages et les bénéfices que procureront à cette entreprise ses relations avec la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada qui exploite 4,800 milles de chemin de fer passant par toutes les grandes villes et les principaux centres du Canada, comme Windsor, London, Hamilton, Toronto, Montréal et Québec. Montréal, la première ville de la Puissance, située à la tête de la navigation océanique, sur le fleuve St-Laurent, conservera toujours, grâce à son port magnifique et aux richesses illimitées de son développement industriel, sa position de métropole du Canada. Québec, promet aussi de prendre une importance croissante, grâce à la construction du nouveau Chemin de fer Transcontinental. Ces avantages seront accrus pour la Compagnie du fait de ses relations avec le Grand Tronc du Canada qui, en sa qualité de ligne pionnière de ce pays, occupe la position la plus favorable, quant aux aménagements de terminus et aux raccordements de voies, avec les grands centres de fabrication de l'est et les points d'expédition des exportations. Halifax et St-Jean, les principales villes des Provinces Maritimes, avec leur population sans cesse grossissante et leur position primordiale parmi les ports canadiens de l'Atlantique, contribueront dans une large et importante mesure au trafic de la nouvelle ligne, aussitôt que celle-ci s'y rendra. D'ailleurs, ces avantages ne se bornent pas au Canada; ce magnifique réseau dessert également les grandes villes de Chicago, Detroit, Toledo, Buffalo et Portland aux Etats-Unis. La nouvelle ligne Transcontinental va se trouver dès le début à même de participer exclusivèment à tous les bénéfices de cette incomparable position qu'une compagnie de transports ne pourrait acquérir qu'au prix de longues années de labeur et d'expérience, et, au début-même de ses opérations, elle se trouvera à la tête d'un trafic général énorme, déjà établi et provenant du réseau du chemin de fer du Grand Tronc, mais qui, en ce qui regarde le Nord-Ouest, se faisait avant cela par l'entremise d'autres lignes.

Si grande que soit la portée de la construction de ce grand chemin de fer sur le développement des richesses de la Puissance du Canada, un des plus précieux avantages qu'elle procurera sera la création de la voie la plus courte d'Europe en Asie. Car, aussitôt son achèvement,

il faudra de toute nécessité installer des lignes de steamers sur les Océans, Atlantique et Pacifique, pour subvenir au commerce d'exportation et d'importation. La distance entre les deux continents précités sera diminuée de deux jours de navigation, par suite de la situation septentrionale extrême du terminus sur le Pacifique, ce terminus étant situé plus au nord qu'aucun port actuel. Le trajet transpacifique en est réduit d'autant et le commerce de circonnavigation du monde entier trouvera à Prince Rupert son entrepôt.

En vertu de ses arrangements avec le gouvernement pour la construction du chemin de fer, la compagnie est tenue d'outiller toute sa ligne avec un matériel roulant moderne complet et le premier outillage du chemin complété devra représenter une valeur d'au moins $20,000,000. Pour se procurer le capital nécessaire à la construction et à l'achat du matériel roulant, un Acte du Parlement a été passé en 1906, donnant à la Compagnie le pouvoir d'émettre des obligations pour le montant principal de $25.000,000 ou l'équivalent en livres sterling, le tout en sus du capital-actions autorisé par la Charte de la Compagnie

Plus de 3000 milles de la ligne-mère du chemin de fer sont actuellement sous contrat de construction, ainsi que 200 milles comprenant l'embranchement du Lac Supérieur, qui va de Fort William, Ont., au nord ouest, jusqu'à son raccordement avec la ligne-mère; sur les 3000 milles de ligne-mère, 673 milles de voies sont déjà posés sur la section des Prairies entre Winnipeg, Man., et la rivière Bataille, Alta.

Un service de voyageurs et de marchandises tri-hebdomadaire a été inauguré sur la portion entre Winnipeg, Man., et Wainwright, Alta., 667 à l'ouest, le 21 Septembre 1908.

On s'attend que la voie sera achevée jusqu'à Edmonton, à 793 milles de Winnipeg à la fin de l'année. La ligne principale de l'embranchement du lac Supérieur sera aussi terminée à cette époque, de Fort William au raccordement avec la ligne-mère.

La Grand-Trunk-Pacific Town and Development Company (Ltd.), dont une majorité du capital-actions est entre les mains de la Grand-Trunk-Pacific Ry. Co., a acquis la terre destinée à 86 emplacements de villes entre Winnipeg et Edmonton qui ont été subdivisés en lots et

mis en vente sur le marché; l'intérêt marqué dont le public fait preuve à l'égard de ces emplacements est très encourageant pour la compagnie et des milliers de lots ont été déjà vendus. Des villes actives surgissent là ou n'existait il y a quelques mois que la prairie nue; aussitôt que la voie est posée apparaissent les élévateurs, les magasins, les habitations et autres indices d'activité. Cette croissance extraordinaire s'accentue particulièrement aux Points Divisionnaires ou de Tête, qui sont au nombre de cinq, entre Winnipeg et Edmonton: savoir—Rivers, Man., Melville, Watrous et Biggar, Sask., et Wainwright, Alta., et il y a bien d'autres villes qui promettent un développement notable.

A mesure que la construction du chemin de fer s'avancera à l'ouest d'Edmonton, des emplacements de villes s'établiront le long de la ligne et seront mis en vente vers 1909.

Pour les renseignements relatifs aux emplacements de villes et aux terrains de fermes, les demandes devront être adressées à M. W. P. Hinton, agent-général des Voyageurs, Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique à Winnipeg, Man.

La Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique a été constituée légalement par Acte du Parlement daté de 1906 avec un Capital social de $5,000,000, pour la construction d'un réseau de télégraphes le long du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. La compagnie a reçu des pouvoirs étendus et peut établir, construire ou acquérir par achat, loyer ou autrement, et entretenir et exploiter toute sorte de ligne ou lignes de télégraphe ou de téléphone, aérienne, souterraine, ou par câble, ou tout système de télégraphie sans fil ou de signaux ou autre mode de communication électrique ou magnétique partant de et aboutissant à n'importe quelle place du Canada ou d'ailleurs, et d'établir des bureaux pour la transmission ou réception des messages ou communications; et peut entretenir et réparer des lignes de télégraphe, téléphone ou câble pour d'autres personnes.

En même temps que s'inaugurait le service de train entré en vigueur le 21 Septembre 1908, la Compagnie de télégraphe Grand-Tronc-Pacifique a commencé un service de télégraphie commerciale entre Winnipeg, Man.,

et Wainwright, Alta., et les points intermédiaires et la Canadian Express Co., fait son service de messageries sur les trains.

Les dispositions financières ayant pour objet de procurer le premier capital nécessaire pour les travaux de construction ont consisté dans la vente de bons au montant de $33,000,000; qui ont été placés par l'entremise des maisons de banque bien connues de MM. Speyer Brothers, et N. M. Rothschild & Sons de Londres. La première émission a été couverte dix fois.